

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 OKTOBER 2016

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 19 OCTOBRE 2016

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.40 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.40 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement du quartier de la gare du Midi" (n° 13446)

01 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heraanleg van de Zuidstationwijk" (nr. 13446)

01.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, en janvier dernier, le gouvernement bruxellois adoptait la version finale du schéma directeur du quartier de la gare du Midi. Ce réaménagement qui inclut logements, bureaux et lieux de vie est fondamental pour la revitalisation de ce quartier qui est la porte d'entrée ferroviaire internationale de Bruxelles. Ce réaménagement passe notamment par la rationalisation des bureaux de la SNCB qui sont actuellement dispersés dans le quartier. Or, le dossier semble complètement à l'arrêt. En cause, le blocage persistant de la SNCB quant à la démolition de l'îlot France-Bara. Les enjeux entourant le pôle Midi vont bien au-delà des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht. Il s'agit bien là d'un enjeu régional, international et d'image de Bruxelles. Nous ne pouvons plus repousser indéfiniment ce réaménagement.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Le dialogue entre le fédéral, la Région et la SNCB doit s'intensifier afin de dégager des solutions concrètes. En tant que ministre de tutelle, il vous revient notamment de mettre la SNCB devant ses responsabilités et l'inciter à avancer dans l'intérêt du quartier du Midi mais aussi de Bruxelles dans sa généralité. Pouvez-vous nous informer sur l'état d'avancement du dossier? La SNCB est-elle enfin prête à agir dans l'intérêt général? Dans la négative, quelles sont les solutions que vous envisagez afin de débloquer la situation?

01.02 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, comme vous l'indiquez à juste titre, les services centraux de la SNCB sont hébergés dans différents bâtiments situés aux abords de la gare de Bruxelles-Midi. Il s'agit au total d'une vaste superficie de locaux. Certains de ces bâtiments sont encore en bon état, d'autres nettement moins. La SNCB m'informe qu'il n'est pas évident pour elle de trouver des locaux adéquats à court terme ou de pouvoir en construire afin d'y reloger ses services. Cela nécessite des investissements considérables.

Une étude approfondie des alternatives éventuelles et de l'impact financier de chacune de ces alternatives s'impose. À cet égard, le schéma directeur est bien évidemment pris en compte. La SNCB a entamé cette étude mais précise que celle-ci pourra encore durer un moment. Des discussions ont déjà été menées par la SNCB avec les autorités fédérales et régionales. J'ajouterais que j'ai eu l'occasion de rencontrer tant le ministre-président que les bourgmestres des communes voisines concernées qui m'ont fait part à la fois de leur préoccupation mais aussi de leurs attentes et des perspectives de développement de ce quartier. Nous y sommes très attentifs. Une réunion aura encore lieu tout prochainement avec les autorités régionales à ce

propos.

01.03 Karine Lalieux (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Il faut organiser des réunions accélérées. L'aménagement de la gare du Midi constitue le plus vieux dossier concernant les aménagements des alentours de gares. "C'est exact" me dit d'ailleurs le ministre. C'est un dossier où le quartier a été rasé et ses citoyens délogés pour construire une gare internationale. Jamais la SNCB n'a réalisé des efforts pour réaménager ensuite l'ensemble du quartier. C'était une demande forte d'aménager aussi la gare du Midi, qui est quand même la plus grande gare de la Belgique et où arrivent les trains internationaux.

J'aimerais simplement, monsieur le ministre, que vous accélériez le processus. Je n'accuse pas souvent la SNCB. Mais, dans ce dossier, la SNCB est de mauvaise volonté. Il y a des possibilités de relogement à Bruxelles. Un schéma directeur a été réalisé mais la volonté du gouvernement bruxellois, du Parlement bruxellois, donc de la démocratie régionale doit être respectée par la SNCB. La SNCB ne doit pas faire de l'immobilier, elle doit s'occuper de son *core business*, c'est-à-dire faire rouler des trains et faire en sorte que cette gare et ce quartier puissent vivre. L'image de Bruxelles est désastreuse quand des touristes arrivent à la gare du Midi qui n'est pas du tout aménagée. À ce rythme, la gare et le quartier ne seront pas aménagés avant de longs mois voire de longues années. Je compte sur vous, monsieur le ministre.

01.04 François Bellot, ministre: Je veux bien m'investir, mais il faudrait d'abord que chacun sache ce qu'il veut dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. Gilles Vanden Burre au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne de réseau ayant causé une panne chez Belgocontrol" (n° 13659)**

- **M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la paralysie des activités de contrôle aérien du 15 septembre" (n° 13751)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het netwerkprobleem dat de werking van Belgocontrol sterk verstoord heeft" (nr. 13659)**

- **de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijke sluiting van het luchtruim op 15 september" (nr. 13751)**

02.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, un incident est survenu le jeudi 15 septembre 2016, à l'occasion duquel l'utilisation de l'espace aérien belge a dû être restreinte pendant quelques heures. Une nouvelle panne technique, au niveau d'un réseau de communication avec les structures situées à l'est du pays et géré par un sous-traitant (une filiale de Siemens) a réduit la capacité de Belgocontrol.

Des perturbations ont été enregistrées dans les aéroports de Bruxelles et de Charleroi. Ce même jour, à 14 h 30, Belgocontrol avait recensé 133 avions impactés (vols retardés ou annulés) et annonçait avoir retrouvé 90 % de ses capacités. Le retour à la normale a été proclamé vers 18 h 00.

Chez Belgocontrol, on explique que le problème technique à l'origine de la panne se situe dans un réseau qui a limité le transfert de données informatiques entre la maison-mère de Steenokkerzeel et certains aéroports et aérodromes. Cette limitation a affecté tant les avions en survol au-dessus du pays que ceux qui devaient y atterrir ou en décoller. Le nombre de fréquences avec lesquelles la tour de contrôle pouvait communiquer était largement réduit.

Ce n'est malheureusement pas le premier problème que le contrôleur aérien rencontre ces derniers mois. On peut même considérer qu'il y a une accumulation de défaillances techniques et de difficultés. On se souviendra de la gigantesque panne électrique qui, en mai 2015, avait contraint Belgocontrol à fermer purement et simplement l'espace aérien au-dessus de la Belgique pendant plusieurs heures. Le problème

concernait alors le démarrage de générateurs de secours qui avait causé une panne paralysant l'ensemble des systèmes.

À chaque fois, Belgocontrol a annoncé la commande d'une étude précise des circonstances et a assuré avoir adapté les procédures ou équipements en vue d'éviter tout nouveau problème.

Monsieur le ministre, confirmez-vous les explications données par Belgocontrol au sujet de l'origine de la panne du 15 septembre 2016? Lorsque de telles pannes informatiques se produisent, ne peut-on pas imaginer un système de *backup* pouvant prendre le relais durant quelques heures? Confirmez-vous que la responsabilité de la panne se trouve du côté du sous-traitant? Si oui, des procédures de dédommagement ont-elles été lancées? Qui dédommagera les compagnies aériennes qui porteraient plainte? Quelles actions seront-elles entreprises par Belgocontrol pour éviter ce genre de problème?

02.02 Gilles Foret (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur les circonstances que mon collègue vient de décrire. Ces successions de pannes techniques sont inquiétantes et érodent la confiance des opérateurs et des usagers qui font appel aux services de Belgocontrol.

J'aimerais dès lors vous poser trois questions.

Premièrement, quelle est la nature exacte de cette dernière panne? L'enquête interne a-t-elle pu en révéler tous les contours?

Deuxièmement, quelles mesures avez-vous prises pour que cela ne se produise plus?

Enfin, je rappelle qu'il s'agit de pannes techniques et non d'actes de malveillance. Quelles sont les mesures de sécurité destinées à éviter que des personnes mal intentionnées ne s'introduisent dans le système en vue de perturber le trafic aérien national et européen?

02.03 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, le réseau informatique longue distance One de Belgocontrol est utilisé pour le transfert de données entre le centre CANAC de Belgocontrol, situé à Steenokkerzeel, et les différents aéroports et installations techniques présents sur le territoire.

La partie sud de ce réseau a présenté des signes de défaillance le 15 septembre vers six heures du matin, affectant le transfert de données entre le centre CANAC et les aéroports de Liège et de Charleroi ainsi que les sites de Saint-Hubert, Spa et Florennes. Ces derniers servent notamment à la communication sol-air via des antennes radio.

En raison de ce problème technique, et afin de garantir la sécurité aérienne, des restrictions de capacité ont été instaurées dans une partie de l'espace aérien national.

Le réseau de Belgocontrol est en principe conçu pour pouvoir faire face à des coupures éventuelles. Dans le cas présent, un équipement sur le réseau a entraîné des perturbations et une désynchronisation partielle. Cette partie du réseau a dû être isolée avant d'être remise en service progressivement au cours de la journée. Des analyses sont toujours en cours pour connaître la cause exacte des perturbations. Il est donc trop tôt pour déterminer les responsabilités.

Belgocontrol a immédiatement pris des mesures correctives à court terme avec ses fournisseurs pour renforcer la résilience du réseau, particulièrement pour les services critiques. Par ailleurs, l'organisme a démarré un programme de modernisation et de fiabilisation de ses systèmes techniques pour un montant de 98 millions d'euros pour les cinq prochaines années.

Le remplacement total du réseau informatique est prévu dans ce programme d'investissement, avec une nouvelle architecture plus robuste et une collaboration renforcée avec des entreprises spécialisées.

La sécurité des installations et la cybersécurité des réseaux informatiques constituent évidemment une priorité pour Belgocontrol. Différentes mesures ont déjà été prises et continueront à être prises pour renforcer ces deux aspects.

02.04 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

J'entends bien qu'il est trop tôt pour déterminer exactement les responsabilités. J'imagine que nous reviendrons sur la question car, en fonction des responsabilités, il faudra déterminer les éventuels dommages et intérêts ou, en tout cas, la chaîne de dommages et intérêts qui sera déclenchée.

Je prends bonne note du plan d'action dont vous parlez et des investissements qui ont été annoncés récemment dans la presse. Il sera de toute façon intéressant de revenir sur ce dossier. Espérons que ces pannes en chaîne ne se reproduiront plus. Mais, jusqu'à présent, cette situation est vraiment interpellante.

02.05 Gilles Foret (MR): Merci, monsieur le ministre, pour ces précisions techniques.

En ce qui concerne ce programme de modernisation, que vous confirmez, je me réjouis que l'on investisse ces millions d'euros dans la fiabilité et la robustesse du réseau. Je pense, comme tous les opérateurs et les utilisateurs, que c'est primordial pour la confiance que l'on a en l'institution. Comme vous l'avez précisé, les aspects de cybersécurité ne seront pas négligés. Il est important de pouvoir faire face à cette menace grandissante qui nous pend au nez à chaque moment.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 13956)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige CEO van de NMBS" (nr. 14222)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de criteria voor de nieuwe CEO bij de NMBS" (nr. 14411)

03 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 13956)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le futur CEO de la SNCB" (n° 14222)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les critères pour le nouveau CEO de la SNCB" (n° 14411)

03.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik herinner mij dat u een aantal maanden geleden voor mij een boek meebracht met daarin alle artikels die verschenen waren naar aanleiding van de benoeming van de vorige CEO van NMBS. In deze regeringsperiode zijn dat er nog niet zo veel. Ik nodig u echter uit om al de artikelen bij te houden. Ik hoop voor u dat het boek niet zo dik zal worden. Ik las in *Het Laatste Nieuws* en *De Morgen* dat de N-VA-fractie zegt liever een Franstalige te willen dan een CD&V'er. Mijnheer Van den Bergh, ik weet niet u of het artikel gelezen hebt, maar als ik die titel mag geloven, is de sfeer goed.

Mijnheer de minister, het zal u zijn opgevallen dat het voornamelijk de oppositie is, die hierover vragen heeft ingediend. Als de heer Van den Bergh die titel gisteren had gelezen, had hij zich hier misschien bij kunnen aansluiten.

Mijnheer de minister, ik heb u al gezegd dat, wat mij betreft, bij de keuze van de CEO het belangrijkste criterium bekwaamheid moet zijn en niet de taalrol waartoe de kandidaat behoort. Ik meen dat ook, of ik nu in de meerderheid of de oppositie zit.

U kent mij lang genoeg om te weten dat het volgens mij hoog tijd wordt dat men bij dat bedrijf geen personen benoemt in functie van hun partijkaart maar gewoon op basis van hun bekwaamheid. Destijds wist ik ook niet welke partijkaart de heer Cornu had, ook al kwam hij uit het zakboekje van de heer Vande Lanotte. Blijkbaar was hij van de Volksunie. Voor mij niet gelaten, maar het is belangrijk voor het bedrijf, de medewerkers en de reizigers.

03.02 Peter Dedecker (N-VA): (...)

03.03 David Geerts (sp.a): Maar toch niet ondertussen bij de Franstaligen, dat u nu een Franstalige wil nemen?

Mijnheer de minister, ik heb hierover enkele vragen, naast de bedenkingen die ik al even gaf voor de collega's van de N-VA en van CD&V.

Wat is nu de stand van zaken? Wanneer denkt u te landen met het dossier?

Kloppen de namen die we in de krant lezen? Blijft het plafond behouden of komen er extra's bij?

Belangrijk voor het bedrijf alsook voor de regering, welke timing denkt u naar voren te kunnen schuiven?

03.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, il est surprenant de voir dans la presse que la N-VA voulait un francophone. Aujourd'hui, pour la N-VA, être CD&V est pire qu'être francophone! (*Rires*)

Monsieur le ministre, le 14 octobre 2016, un CEO devait être nommé et je suppose que c'est la crise au sein du gouvernement qui n'a pas permis d'en avoir un. Les personnes qui ressortent proviennent de chez Electrabel, G4S Belgique, du secteur privé. Elles sont donc externes à la SNCB. Je me demande si ce n'est pas regrettable car ne vaut-il pas mieux avoir comme CEO quelqu'un qui connaît la maison, qui connaît les matières, qui connaît le personnel de l'entreprise, qui connaît les enjeux en matière de transport? Ce n'est pas la première fois que ce genre de choix est fait, c'est presque une tradition.

Pourquoi choisit-on quelqu'un qui, *a priori*, n'a pas de connaissance particulière de la SNCB ni du secteur des transports?

Quels sont les critères utilisés pour la nomination de ce nouveau CEO? Portez-vous attention à la vision de ce CEO potentiel au sujet d'un transport public moderne? Quel est le poids du critère de la connaissance du nouveau CEO sur les questions de transport et les projets futurs comme le RER? A-t-on demandé l'avis du personnel ou des représentants du personnel par rapport à ce recrutement, de même que l'avis des représentants des usagers?

03.05 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas vous demander qui se sera le prochain CEO parce que vous êtes un homme discret. Je voudrais néanmoins relayer une inquiétude.

Il est vrai que M. Cornu est démobilisé depuis longtemps, compte tenu de son départ. Or, il y a des dossiers urgents à régler au sein de la SNCB – le contrat de gestion, le plan pluriannuel d'investissement... Ces dossiers devraient être réglés depuis longtemps. On sait que la venue de l'administrateur délégué risque de déclencher une chaise musicale susceptible de déstabiliser les autres entreprises et de modifier les conseils d'administration, lesquels sont en attente des membres désignés par les Régions. Je pense donc qu'il y a urgence.

Ma question visait aussi à savoir sur quels critères et sur quelle méthodologie arrêtés par le gouvernement ce nouveau CEO sera désigné.

03.06 François Bellot, ministre: Chers collègues, la désignation du CEO de la SNCB est un dossier qui a mobilisé toute mon attention depuis le mois de mai et particulièrement ces trois derniers mois.

Fin juillet, j'ai reçu mandat du kern pour procéder à la recherche du meilleur candidat pour le poste de CEO de la SNCB. Je ne dois probablement pas vous expliquer les enjeux auxquels la SNCB doit faire face et par conséquent l'importance d'avoir à la tête de cette entreprise publique, la personne la plus adéquate.

Pour arriver à ce résultat, j'ai eu recours à un chasseur de têtes, désigné par marché public, et qui a lui-même été choisi à l'issue d'une procédure qui a mis plusieurs cabinets de chasseurs de têtes en concurrence. Le cabinet qui s'est vu confier la mission est Odgers Berndtson. Ce dernier a décomposé sa tâche en 4 étapes.

Le premier temps est une phase d'information qui consiste à définir des critères de sélection compte tenu du profil de fonction et à communiquer par des canaux adéquats sur l'ouverture du poste.

Dans un deuxième temps intervient la phase de sollicitation qui vise à rechercher l'ensemble des candidats

potentiels et ainsi établir ce qu'ils appellent une *long list*. Cette liste est un document interne au cabinet de recrutement et elle n'est pas communiquée, même pas au ministre que je suis.

Le troisième temps est la phase de sélection. Le cabinet de chasseurs de têtes a analysé les dossiers de candidatures avec screening des cv, suivis de divers entretiens avec les candidats qui auraient été identifiés.

Ensuite, les meilleurs candidats ont subi un *LeaderFit TM assessment* afin de déterminer si les candidats s'y connaissent en finance, en gestion du personnel et tous les critères nécessaires utilisés pour le recrutement des CEO dans toutes les entreprises, qu'elles soient privées ou publiques. Cela permet d'objectiver le choix. Si on fait appel à un chasseur de têtes professionnel du secteur, il doit travailler selon les méthodes dûment validées en interne.

Sur base du résultat de ces différentes étapes, le cabinet de recrutement Odgers Berndtson a préparé une *short list* avec beaucoup de professionnalisme et avec la discrétion requise, tant de mon cabinet que d'eux-mêmes.

C'est le quatrième temps du processus.

De shortlist is klaar, maar werd nog niet aan het kernkabinet meegedeeld wegens de budgettaire werkzaamheden. Voor de namen die tot vandaag in de pers rondgaan, zijn de journalisten verantwoordelijk. In dit stadium zal ik geen namen vrijgeven.

D'ailleurs, j'ai dit aux journalistes qui mettaient toutes sortes de noms et qui nous téléphonent pour tenter de savoir de qui il s'agit: "Passez à mon cabinet, nous avons préparé une feuille. Si le nom que vous citez est inexact, vous me céderez votre maison". Bien entendu, il n'y en a aucun qui est passé! C'est quand même un poste important pour la mobilité de la Belgique.

Pour répondre à votre question sur le salaire, la consigne donnée au chasseur de tête était de chercher le meilleur candidat. La question du salaire a été réglée par le précédent gouvernement.

Voilà ce que je souhaitais vous dire.

03.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord.

Ik twijfel absoluut niet aan de professionaliteit van de selectieprocedure die dit bureau heeft afgeleverd.

U hebt als minister een shortlist en het is dan de vraag of u als bevoegd minister die lijst zult kunnen behouden op basis van objectieve criteria wanneer er een politieke beslissing moet worden genomen. Voor alle duidelijkheid, ik herhaal dat ik niet twijfel aan de samenstelling van de lijst op basis van objectieve criteria. Ik kan in dezen alleen de kranten lezen.

Misschien moet u meedoen aan de koehandel, waarover we nu lezen, al dan niet met de namen, die nu circuleren. Ik kan me voorstellen dat er nu een koehandel bezig is, waarbij er pionnen verschoven worden, enkel en alleen om de pionnen te plezieren of om een ander zeker niets te gunnen. Dat was het verhaal waarover ik het zojuist had. Dit is ook mijn oprechte bezorgdheid: wie het dan ook zal worden, ik hoop dat het de beste kandidaat is. Ik hoop dat u boven die koehandel zult kunnen staan, waarover we vandaag gelezen hebben.

03.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre non-réponse à mes questions.

En effet, je vous avais demandé s'il était envisageable de trouver quelqu'un en interne qui connaisse les matières du transport, le personnel et les syndicats.

03.09 François Bellot, ministre: Je vais vous répondre précisément.

Le chasseur de têtes a contacté de nombreuses personnes. Je sais que des personnes en interne ont été contactées, parce que celles-ci me l'ont dit. Des contacts ont eu lieu, mais je ne dispose pas de la liste des personnes contactées.

Quelle est la manière de travailler des chasseurs de têtes? Ils essayent, au travers d'articles de presse, de candidatures spontanées (il y en a eu) et de leurs propres fichiers, de savoir quelles personnes pourraient convenir. Le travail de chasseur de têtes consiste à accomplir toutes ces étapes dont je vous ai parlé, mais ces professionnels ne communiquent jamais à leurs commanditaires le nom de toutes les personnes contactées, et ceci pour une raison très simple. La personne qui a été contactée et qui pourrait convenir pourrait avoir deux attitudes. Elle pourrait ne pas convenir et ne pas satisfaire aux tests. Et elle pourrait convenir, mais souhaiter rester dans l'emploi qu'elle occupe. Une chose est sûre: elle n'a peut-être pas envie de quitter son emploi, mais pas non plus que son employeur sache qu'elle postule ailleurs. C'est donc une pratique courante pour les chasseurs de têtes. Ils sont déjà intervenus pour d'autres grandes entreprises publiques et me l'ont bien expliqué. Le président du conseil d'administration d'une autre entreprise m'avait expliqué cette façon de fonctionner.

03.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je note qu'une sélection en interne n'était pas exclue et que la piste a même été explorée.

Je reste un peu sur ma faim par rapport à vos critères. Les finances et la gestion du personnel, c'est important, mais quel est le poids de la connaissance du secteur des transports? Je n'ai pas eu de réponse à ce sujet et j'aurais aimé en savoir plus sur les critères.

03.11 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, nous attendons donc avec impatience. Ce sont surtout les cheminots et les travailleurs qui attendent un CEO et un CA en ordre de marche. Vous aussi sûrement. Le Parlement vous attend pour discuter du contrat de gestion, du PPI et du plan de transports avec les nouveaux désignés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de groupes de migrants dans les gares durant l'été" (n° 13734)

04 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van groepen migranten in stations tijdens de zomer" (nr. 13734)

04.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a quelques mois, j'ai interrogé votre prédécesseur sur la collaboration entre le personnel de la SNCB et la police au sujet de migrants présents dans les gares, particulièrement à la côte. En effet, suite au démantèlement d'une partie de la jungle de Calais en février dernier, de nombreux migrants s'étaient réfugiés à la côte belge, notamment dans les gares. Ainsi, il m'avait été indiqué qu'il était notamment du devoir du Corporate Security Service d'aider les personnes en errance à prendre contact avec les services d'aide adéquats.

Monsieur le ministre, quelle a été la situation dans les gares de la côte belge cet été? La SNCB a-t-elle connu des problèmes liés à la présence de groupes de migrants dans les gares belges cet été?

04.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, concernant la situation dans les gares côtières, la SNCB a reçu des rapports relatant la présence de demandeurs d'asile, essentiellement pour les gares de Veurne et de De Panne. Des personnes ont été signalées dans les environs de ces gares très tôt le matin afin de se rendre à Calais et rejoindre l'Angleterre. Ces groupes de personnes n'étaient cependant pas présents tous les jours et étaient généralement en possession d'un titre de transport valable. Ce public ne provoque pas de problème de sécurité spécifique. Néanmoins, il induit parfois un sentiment d'insécurité auprès du personnel et de la clientèle de la SNCB ainsi que des riverains.

La Belgique, comme le reste de l'Europe, est soumise à un flux de migrants depuis plus d'un an. Beaucoup de ces personnes se déplacent en train. Leur présence est régulièrement constatée, notamment dans les trains en provenance de l'Allemagne vers Bruxelles et la côte et dans les gares côtières et frontalières avec la France. Il s'agit généralement de personnes de passage, de transmigrants qui tentent de rejoindre l'Angleterre. Un certain pourcentage souhaite cependant introduire une demande d'asile auprès des autorités belges. Dans ce contexte et afin d'éviter des interventions et des retards inutiles, la SNCB m'informe qu'elle a mis en place des procédures de déplacement vers Fedasil et des centres d'accueil lorsque ces populations sont interceptées tant dans les trains que dans les gares, toujours en étroite

collaboration avec les autorités locales, notamment les polices locales.

La SNCB précise qu'elle ne constate pas de problème d'insécurité objective directement liée à la présence de ces personnes dans les trains et les gares en dehors du sentiment d'insécurité qu'elle pourrait induire. Elle ajoute qu'elle tente de gérer ce phénomène de manière humaine et avec toute l'empathie qu'il mérite, tout en veillant au maintien de la sécurité sur le domaine ferroviaire.

04.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses complètes.

Je voulais faire le point sur la situation après les congés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la popularité des rames Izy durant l'été" (n° 13735)

05 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het succes van de Izystellen deze zomer" (nr. 13735)

05.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, au printemps, Thalys a lancé sa nouvelle offre de tarifs, la formule Izy qui permet de relier Bruxelles à Paris en deux heures pour un tarif avantageux, à partir de 10 euros l'aller simple. Cette formule répond à la demande des voyageurs et permet à des personnes moins aisées de se rendre à Paris à un prix abordable et en peu de temps.

Monsieur le ministre, l'été a-t-il été fructueux par rapport à cette nouvelle formule? Pouvez-vous déjà en tirer des conclusions et nous faire le point à ce sujet?

05.02 François Bellot, ministre: Madame Cassart-Mailleux, je vais vous décevoir.

L'offre internationale est une offre commerciale non subsidiée qui ne fait pas partie des missions de service public et opère dans un contexte de libéralisation du marché. Je ne suis donc pas en mesure de répondre à cette question parce que je n'ai pas reçu de réponse.

05.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Il n'y a pas de problème, monsieur le ministre. Vous me donnez une réponse correcte, celle que vous devez me donner. Donc, je resterai sur ma faim. Il n'y a pas de souci. Je ne vais pas mourir parce que je n'ai pas la conclusion. J'aime pouvoir évaluer les nouvelles offres afin de me rendre compte de leur caractère pertinent. Si on n'a pas la possibilité de le faire, il n'y a aucun problème.

Je vous remercie, monsieur le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact très négatif d'un éventuel système PNR sur le trafic ferroviaire" (n° 13980)**

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collecte des données des passagers dans le cadre du transport ferroviaire international" (n° 14098)**

- **M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement des données des dossiers passagers (PNR) sur les trains" (n° 14223)**

- **M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les données des passagers (PNR) dans le cadre du transport international ferroviaire, maritime et en autobus" (n° 14414)**

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zeer negatieve impact van een eventueel PNR-systeem op het treinverkeer" (nr. 13980)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzamelen van passagiersgegevens in het kader van het internationale treinvervoer" (nr. 14098)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de *Passenger Name Record* voor treinen" (nr. 14223)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de passagiersgegevens (PNR) bij internationaal trein- en busverkeer en maritiem vervoer" (nr. 14414)

06.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, chers collègues qui, tous, lisez visiblement le journal *Le Soir*, monsieur le ministre, le 14 septembre dernier, vous avez reçu la copie d'une lettre envoyée par la Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) au premier ministre. Dans sa missive, l'association des compagnies ferroviaires européennes fait part de ses très nombreuses craintes à l'égard des vellétés de votre collègue en charge de l'Intérieur d'inclure le transport international par voies ferrées dans le futur système PNR (Passenger Name Record) belge, dont il sera discuté ce vendredi en commission de l'Intérieur.

Elle fait référence au caractère totalement disproportionné de cette mesure quand il s'agit de trains transnationaux, compte tenu du nombre de passagers voyageant de la sorte quotidiennement en Europe. La CER insiste sur le caractère extrêmement complexe (fin des tickets de dernière minute) et coûteux de la mise en œuvre d'un tel système, ce qui diminuerait encore l'attractivité du train par rapport à l'usage du véhicule individuel.

La lettre insiste également sur le caractère absurde d'un point de vue sécuritaire d'imposer un PNR pour les trains transnationaux, sachant qu'il existe une multitude d'autres moyens que ces trains spécifiques pour atteindre ou quitter la Belgique depuis l'espace Schengen. La CER précise que les personnes représentant un danger ou une menace, dotées de papiers d'identité falsifiés ou des individus dangereux inconnus des services de sécurité ne pourront pas être interceptés grâce à un système PNR.

D'où, monsieur le ministre, mes quatre questions. Le projet PNR du ministre de l'Intérieur a-t-il fait l'objet de concertations poussées entre vos services et ceux du SPF Intérieur? Un ou plusieurs membres du SPF Mobilité ont-ils été conviés pour la rédaction des deux avant-projets de loi successifs déjà présentés au gouvernement en décembre 2015 et en avril 2016?

Suite à l'attentat manqué dit "du Thalys", une étude a été commandée par la Commission européenne sur les mesures de sécurité à prendre dans le secteur ferroviaire pour lutter efficacement – et ce sur tout le continent – contre le terrorisme. Ses conclusions sont attendues pour la fin de cette année. Demanderez-vous au ministre de l'Intérieur d'attendre les conclusions de cette étude avant de redéposer un nouvel avant-projet de loi PNR? Cette question date d'avant le dépôt et la demande d'urgence du gouvernement jeudi dernier.

La Deutsche Bahn (DB) semble particulièrement inquiète de l'impact potentiel de votre projet PNR pour la viabilité de ses trains ICE reliant la Belgique à l'Allemagne. Avez-vous eu des contacts avec votre homologue, le ministre des transports allemand, sur cette question? Si oui, quand? L'avez-vous rassuré? En quels termes?

De façon générale, comment appréciez-vous l'impact potentiellement négatif d'un système PNR appliqué au trafic ferroviaire international du point de vue de votre compétence, à savoir la mobilité?

06.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, dans le cadre de la lutte contre le crime organisé et le terrorisme, tous les transporteurs et organisateurs de voyages dans tous les secteurs du transport seront contraints de transmettre les données dont ils disposent sur leurs passagers. Le gouvernement belge a donc décidé seul d'aller plus loin que la directive européenne, qui ne vise que le transport aérien.

L'avant-projet de loi pour le traitement des données passagers qui a été déposé au parlement soulève de larges inquiétudes de la part de la Commission européenne, des opérateurs ferroviaires et des associations

de passagers. C'est, d'ailleurs, par cette dernière que j'ai été informée de la situation et non en parcourant *Le Soir*, monsieur Hellings. Mais j'en reviens à mon propos. L'inquiétude provient du fait que les opérateurs seront obligés de collecter les informations de l'ensemble des passagers 24 heures à l'avance, en ce compris pour les allers-retours dans la même journée, ce qui ne manquera certainement pas d'affaiblir encore un peu plus le train au profit de la voiture.

Si l'on se place dans la perspective du service transport et non plus dans la lutte contre le terrorisme, le PNR, tel que veut l'instaurer le ministre Jambon, pourrait très certainement être considéré par la Commission européenne comme étant un frein majeur affectant le transport transfrontalier. En effet, il est à craindre que l'introduction du PNR affectera très profondément les services Thalys et ICE. D'ailleurs, la DB partage nos craintes puisqu'elle vient d'annoncer sa volonté de supprimer la liaison ICE, si le PNR était effectivement d'application.

Après la suppression du Thalys wallon, ces menaces ne sont pas à prendre à la légère. Elles priveraient encore un peu plus notre pays de liaisons transfrontalières de qualité au profit de la voiture.

Si le ministre Jambon se montre excessivement confiant quant à la pertinence de l'application de son projet au secteur ferroviaire, je ne peux croire que c'est également votre cas.

La lutte contre le terrorisme ne peut être la seule à être considérée dans ce dossier, qui est un enjeu majeur en termes de mobilité et de relations internationales. Nous avons reçu ce matin une délégation suisse en commission des Relations extérieures. Elle a plaidé en force cet axe entre la Suisse et la Belgique, qui a été quelque peu détricoté - aujourd'hui, il n'est plus possible sans rupture de charges. Je me permets d'insister sur l'importance de cette mobilité internationale.

Monsieur le ministre, le cabinet Mobilité a-t-il été consulté par le ministre Jambon concernant l'impact éventuel du PNR sur la mobilité et les risques que cela engendrerait en termes de dégradation de l'offre et des conditions de voyage? Lui avez-vous fait part de la faible utilité d'un tel système dans le cadre du transport ferroviaire? Dans la négative, comptez-vous travailler conjointement avec le ministre de l'Intérieur afin de revenir à une proposition plus réaliste qui pourrait satisfaire tant les passagers, que les opérateurs ferroviaires? Dans ce cadre, êtes-vous en contact avec la DB et Thalys afin de dégager des solutions concrètes?

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het wetsontwerp is uiteraard bekend; het is ondertussen ingediend in het Parlement.

Ik zal het kort houden.

Volgens mij is de belangrijkste bekommernis dat de trein, in dit geval de internationale trein, een toegankelijk vervoermiddel blijft zonder al te veel hindernissen dat de concurrentie kan aangaan met het weg- en luchtvervoer. Veiligheid is uiteraard belangrijk, maar als we het voor de reiziger zo moeilijk maken dat hij veel hinder ondervindt en kiest voor een ander vervoermiddel, zullen we de risico's wellicht ook verplaatsen. Bijvoorbeeld, wanneer op de internationale sneltrein tussen Brussel en Amsterdam een hinderlijk systeem wordt ingevoerd, krijgen we wellicht een verschuiving van passagiers naar de weg of naar de klassieke Benelux-trein, die niet onder de regeling zou vallen. Dan worden de risico's op die trein wellicht weer groter.

Ik denk dat hier goed moet gekeken worden naar de implicaties voor de treinreiziger. De aantrekkelijkheid van het treinvervoer is toch een belangrijke bekommernis bij het wetsontwerp.

Daarom is mijn vraag heel algemeen: hoe kunnen we ervoor zorgen dat de trein voldoende aantrekkelijk blijft met de voorgestelde wetgeving?

06.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, nous n'allons pas mener ici un débat sur les moyens pour lutter contre le terrorisme. Ce genre de collecte de renseignements à grande échelle pose plus de problèmes qu'il n'en résout car, certains de vos collègues du gouvernement le disent, actuellement, nous n'arrivons pas à traiter toutes les informations. Dans ce cadre-là, étendre le PNR aux voyages en train ou en bus, en transport maritime, c'est une dérive assez importante. Effectivement, des collègues ont cité la réaction du CER ou de la Deutsche Bahn par rapport aux problèmes que la mise en place de cette loi pose.

Que pensez-vous de l'appel du CER et de la Deutsche Bahn? Avez-vous discuté de ce projet avec vos

collègues du gouvernement? N'envisagez-vous pas de modifier cette loi? Ne pensez-vous pas que cela serait vraiment nécessaire? Avez-vous eu connaissance de plaintes de la part des opérateurs de bus et de ferries dans ce domaine? Y a-t-il d'autres États membres qui prennent des initiatives pour introduire ce genre d'obligation au niveau ferroviaire et transport par bus? Quelle est votre estimation des coûts et autres démarches ou lourdeurs administratives que cela risque d'impliquer? Avez-vous estimé l'impact négatif pour le transport par train? Avez-vous demandé l'avis d'organisations de défense des droits de l'homme sur cette question?

06.05 François Bellot, ministre: Chers collègues, le projet de loi vise notamment à transposer la directive européenne réglementant l'utilisation des données des dossiers passagers, notamment PNR, à des fins de prévention et de détection de formes graves de criminalité et d'infraction terroriste ou d'enquêtes et de poursuites en la matière. Ce projet, sur l'initiative de mon collègue de l'Intérieur, dépasse, comme vous le signalez, le simple cadre de cette directive et s'applique tant au secteur aérien qu'au secteur ferroviaire, des autocars, et des opérateurs de voyages.

Na het Thalysincident van augustus 2015 is gebleken dat de verwerking van passagiersgegevens niet alleen voor het luchtverkeer noodzakelijk is, maar ook voor het treinverkeer. Het wetsontwerp betreffende PNR of Passenger Name Record is maatregel 9 van 18 maatregelen in de strijd tegen terrorisme die de federale regering tijdens de plenaire vergadering van de Kamer van 19 november 2015 heeft aangekondigd voor zowel het vlieg- als het treinverkeer.

Hoewel het toepassingsgebied van de EU-richtlijn voor de verwerking van de passagiersgegevens momenteel beperkt is tot het luchtverkeer, laat die uitdrukkelijk de mogelijkheid toe om het toepassingsgebied uit te breiden. Dat is een indicatie dat er ook op EU-niveau wordt gedacht aan een uitbreiding. Considerans nummer 33 van de PNR-richtlijn voorziet er expliciet in dat de lidstaten een PNR-systeem kunnen opzetten voor marktdeelnemers die geen luchtvaartmaatschappijen zijn, of voor andere vervoerders. België heeft inderdaad gekozen voor uitbreiding, omdat ze grote efficiëntie impliceert.

Il vise donc à répondre à des impératifs de sécurité, tout en tenant compte des priorités gouvernementales en termes de mobilité.

En réponse à vos questions, ce projet détermine en effet les obligations des transporteurs et opérateurs de voyages relatives à la transmission des données des passagers dont disposent ces opérateurs – j'y insiste: dont disposent ces opérateurs –, en provenance ou à destination de notre territoire ou encore transitant par celui-ci. Ce système a vocation à ne s'appliquer qu'aux trains internationaux empruntant des lignes à grande vitesse.

L'entrée en vigueur de ces règles appliquées au secteur ferroviaire n'aura lieu qu'après la publication de l'arrêté royal d'exécution décrivant les modalités pratiques au regard des particularités du secteur ferroviaire, qui évolue dans un environnement ouvert, à l'inverse du secteur aérien qui est fermé.

Il n'est pas nécessaire d'attendre les résultats de l'étude de la Commission européenne sur les mesures de sécurité pour avancer dans ce dossier, étant donné qu'un très grand nombre d'aspects seront seulement discutés lors la préparation de l'arrêté royal d'exécution.

Dans le cadre de la préparation de ces travaux, j'ai pris connaissance de nombreuses préoccupations, dont celles de certains opérateurs de transport ferroviaire et de la Communauté européenne des chemins de fer. Je ne manquerai pas de les relayer à nouveau au cours des discussions relatives aux arrêtés royaux. J'ai déjà fait part de ces inquiétudes et des miennes pendant les échanges autour du projet de loi.

Il est évident que la rédaction de ces arrêtés royaux veillera à répondre au respect par la loi des principes de pertinence, de proportionnalité et d'égalité de traitement entre tous les opérateurs de transport belges et étrangers exerçant dans les différents modes de transport. Ces principes ont déjà été discutés lors de l'élaboration de la loi et se placeront au cœur de la rédaction de l'arrêté royal.

Il entre dans mes intentions de travailler de concert avec le ministre de l'Intérieur à la rédaction de cet arrêté royal, qui fera l'objet d'une consultation du secteur, tout spécialement des opérateurs de lignes internationales tels que Thalys ou DB, mais également la SNCF et Eurostar.

Het opzet van een PNR-databank en een specifieke dienst die de gegevens kan verwerken, houdt een

zekere investering in. De kosten hiervoor zijn voornamelijk ten laste van de overheid, met name voor de terbeschikkingstelling van IT-infrastructuur en het opzetten van de passagiergegevensbank, het oprichten, functioneel maken en bemannen van de passagierinformatie-eenheid. Ook de vervoerders moeten een bijdrage leveren om aan de verplichtingen te voldoen. Zodra de verplichtingen van zowel de overheid als van de vervoerders nader gespecificeerd zijn in koninklijke besluiten, zullen de kosten die hier afhankelijk van zijn, in kaart kunnen worden gebracht.

De Belgische regering heeft tijdens de vergadering van de Ministerraad van 4 december 2015 reeds het engagement genomen om de nodige kredieten voor de opstart van de verwerking van PNR mogelijk te maken. Die kosten dienen sowieso gedragen te worden, want de EU-richtlijn verplicht elke lidstaat een PIU uit te bouwen en PNR te verwerken in de luchtvaartsector. Voor de maritieme sector verwijst ik naar staatssecretaris De Backer, die bevoegd is voor bestrijding van de fraude, de bescherming van de privacy en de Noordzee.

06.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous invoquez des impératifs de sécurité et la nécessité de lutter, à juste titre, contre la grande criminalité et le terrorisme. Quand vous corrélerez des bases de données PNR avec la base de données des douanes ou celle de l'Office des Étrangers, cela n'a rien à voir avec le terrorisme. Nous aurons l'occasion d'en discuter dès vendredi et au cours des semaines qui suivent en commission, mais nous assistons à un changement de paradigme. D'un système où l'on interroge une base de données sur la base d'un indice, on passe à des indices obtenus sur la base de la corrélation des bases de données, ce qui est fondamentalement différent.

La question de la proportionnalité ressortira des débats en commission Terrorisme. Pour moi, cela n'est pas proportionnel, et c'est clairement l'avis de l'avocat général auprès de la Cour de Justice de l'Union européenne sur le litige qui oppose la Commission européenne et le Canada au sujet du traité PNR.

Ici, en ajoutant la dimension mobilité, on constate que les choses ne sont pas proportionnelles d'un point de vue économique et environnemental. C'est d'ailleurs ce qui justifie les lettres de la Commission et des opérateurs ferroviaires. Cela n'est même pas proportionnel d'un point de vue sécurité, monsieur le ministre. En effet, si les terroristes savent qu'ils sont tracés grâce aux PNR avions, bateaux et bus, ils prendront la voiture! Ce raisonnement n'est justifié ni d'un point de vue environnemental, bien entendu, ni du point de vue sécuritaire.

Dans le cadre de ce projet de loi, vous n'avez pas joué votre rôle de défenseur du secteur de la mobilité, et en particulier du train, dans la lutte environnementale et même dans la lutte contre le terrorisme.

06.07 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je partage tout à fait l'avis de mon collègue Hellings.

Je suis un peu surprise car j'ai le sentiment que vous nous dites que le projet de loi est là et que des arrêtés seront pris. Nous n'en avons pas discuté en amont. Nous verrons donc en aval comment sortir de ce pétrin.

Objectivement, cela pose de sérieuses questions sur la concertation au sein de votre gouvernement. Comme mon collègue l'a dit, on voit clairement que l'axe terrorisme a primé sur tout le reste. Or, il y a de vrais enjeux dans les domaines de la mobilité et de l'environnement, et nous devons absolument les prendre en compte. Monsieur le ministre, j'espère donc que vous allez enfin accorder la priorité à ces aspects.

06.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik was blij met uw uitspraak dat het treinsysteem, in tegenstelling tot het luchtvaartstelsel, een open systeem is. Ik denk dat het belangrijk is om dat te blijven onderstrepen en er ook voor te zorgen dat het open systeem kan blijven. Ik denk dat dat de essentie is.

Uiteraard zijn er bekommernissen in verband met terrorisme, maar we moeten ook waakzaam zijn. Een Vlaamse schrijver-advocaat Walter Damen heeft deze week een boek gelanceerd waarin hij het heeft over steekvlampolitiek, ook met betrekking tot veiligheidsmaatregelen en antiterreurmaatregelen. Ik denk dat het wijs is om grondig stil te staan bij de mogelijke effecten van maatregelen op ons dagelijkse leven. Dat is, mijns inziens, een heel belangrijke bekommernis. We moeten erover waken dat door schijnbaar forse maatregelen mogelijke risico's verschuiven.

Ik hoop dat u uw engagement om het open treinsysteem te behouden, hard maakt.

06.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, j'ai noté la formulation de votre réponse: "Je ferai part de ces inquiétudes", avant d'ajouter: "Je ferai part de mes inquiétudes". Ai-je bien entendu?

Je prends bonne note que vous êtes inquiet et je le comprends puisque je le suis tout autant. J'ai un peu l'impression, peut-être que je me trompe, que vous avez été mis, en quelque sorte, devant le fait accompli par le gouvernement et le ministre de l'intérieur qui a pris sa décision ... et le ministre Bellot suivra!

C'est peut-être une fausse interprétation mais c'est mon impression à l'écoute de votre réponse. On est certainement allé trop vite dans ce dossier! Je pense que vous le reconnaissez. À présent, on dirait que vous avez l'intention de faire un peu marche arrière à travers l'arrêté royal d'exécution.

J'espère effectivement que vous arriverez, autant que faire se peut, à corriger partiellement tout ce qui est mauvais dans cette loi.

La **présidente**: Je pense que c'est un vrai débat, monsieur le ministre. J'espère, monsieur Van den Bergh, que vous relayerez cet échange en commission de l'Intérieur.

06.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, op zichzelf biedt het wetsontwerp mogelijkheden, maar het houdt vooralsnog geen hindernissen voor het spoorvervoer in. Alles zal afhangen van de uitvoeringsbesluiten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 13611)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dreigement om de minimale dienstverlening eenzijdig door te voeren bij de NMBS" (nr. 14412)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 14454)

07 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti" (n° 13611)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la menace d'exécuter unilatéralement le service minimum auprès de la SNCB" (n° 14412)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 14454)

07.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, u kondigde enkele weken geleden in de pers aan dat u op 31 december aanstaande met een voorstel naar de regering zult stappen in verband met de gegarandeerde dienstverlening, als het sociaal overleg tegen die datum geen resultaten heeft opgeleverd. De artikels gaan ook in op de inhoud van het voorstel, dat gebaseerd is op de vier scenario's die ons tijdens de commissievergadering van 31 mei jongstleden werden toegelicht. U zou daarbij de termijn willen verruimen waarin stakingen moeten worden aangekondigd, en de sancties verscherpen voor personeelsleden die ondanks een aankondiging dat ze komen werken, toch niet opdagen.

Kunt u bevestigen dat u op 31 december aanstaande een voorstel aan de regering zult voorleggen, als het sociaal overleg geen concreet resultaat heeft opgeleverd? Zal het voorstel onder andere de maatregelen bevatten, die ik zopas heb aangehaald?

07.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Lors du lancement du Custom Experience Lab, ce 12 octobre, vous avez lancé quelques idées sur l'avenir des chemins de fer. Vous avez notamment parlé de service minimum et si mes informations sont correctes, vous avez avancé que si les partenaires sociaux ne se décidaient pas sur l'un des quatre scénarios de service minimum, vous décideriez vous-même en janvier 2017. Vous avez

également donné comme justification à l'introduction du service minimum, le fait que les voyageurs pourraient abandonner la SNCB.

Sont-ce les cheminots grévistes qui sont responsables des 193 trains supprimés, notamment aux premières et dernières heures du jour? Sont-ce les cheminots grévistes qui sont responsables de l'allongement de la durée des trajets de 12 % en moyenne? Sont-ce les cheminots grévistes qui ont décidé que le RER n'aboutirait qu'en 2030 en raison d'un manque de ressources? Sont-ce les cheminots grévistes qui ont décidé de réduire le personnel et, dès lors, de réduire les entretiens causant des défaillances techniques provoquant des retards? Sont-ce les cheminots grévistes qui ont décidé de privilégier la construction de gares pharaoniques à l'entretien des lignes?

Monsieur le ministre, je ne trouve pas très correct de votre part d'opposer le personnel et les usagers, parce qu'ils sont tous deux victimes d'une même politique, notamment budgétaire.

Quand on demande aux gens les raisons pour lesquelles ils ne prennent pas le train, les causes citées sont l'insuffisance des équipements, l'infrastructure désuète, une offre limitée, des prix trop importants, des retards essentiellement dus à des problèmes techniques.

Que faites-vous pour améliorer ces facteurs décourageants pour les voyageurs? Ne trouvez-vous pas qu'en attaquant le droit de grève, vous détruisez non pas la cause des problèmes mais le thermomètre qui peut vous signaler la survenance de problèmes? Que comptez-vous faire en janvier si aucun accord n'intervient? Quel est le scénario qui sera choisi? Qu'en est-il des sanctions et du libre choix de travailler ou pas dans le chef du personnel?

07.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, vous avez déclaré vouloir imposer le service minimum à la SNCB en faisant entrer en vigueur le projet de loi s'y rapportant au plus tard le 31 décembre 2016 et ce, quel que soit l'état d'avancement des discussions avec les syndicats.

Selon vous, pour le personnel, cela signifie de manière chiffrée que 15 % des conducteurs et accompagnateurs de train devront être au poste. Dans le pire scénario pour le personnel, 4 trains sur 10 rouleront et la moitié, 50 % du personnel de la SNCB, restera mobilisée.

Monsieur le ministre, où en sont, à ce jour, les négociations avec les syndicats?

Vous citez les pourcentages les plus faciles à atteindre, peut-être, mais il semblerait que, pour garantir la sécurité, la mobilisation de 75 % à 100 % du personnel soit nécessaire pour certaines fonctions, notamment pour le personnel des cabines de signalisation.

Pouvez-vous me confirmer cette information? Dans l'affirmative, comment comptez-vous procéder pour mettre en œuvre effectivement ce service minimum avec de tels pourcentages, sachant qu'en plus, dans ces fonctions-là, de grands dépassements d'horaire sont aujourd'hui pratiqués?

07.04 Minister François Bellot: Chers collègues, het federaal regeerakkoord maakt inderdaad gewag van de nood aan duidelijke regels, teneinde wilde stakingen te voorkomen. Het stelt bovendien voorop dat er een wettelijke verankering met betrekking tot een gegarandeerde dienstverlening moet komen.

En ce qui concerne ce dernier point, je continue à considérer, en qualité de ministre en charge de la politique du transport, qu'il importe que le secteur concerné reçoive au maximum sa chance pour rencontrer la préoccupation du gouvernement, qui rencontre d'ailleurs les attentes des passagers.

L'élément déterminant pour privilégier pour l'instant encore cette concertation est le fait que le secteur ferroviaire est susceptible de proposer un système offrant des garanties suffisantes qu'il s'agit de règles praticables.

Vous avez eu, fin juin, début juillet, l'exposé fait par les responsables de la SNCB de différents scénarios proposés, sans que le gouvernement ni le ministre ne soient intervenus dans la discussion en interne à la SNCB. Je rappelle que nous ne sommes, à aucun moment, intervenus dans cette discussion.

C'est le secteur qui a, aujourd'hui, la main. On nous reproche de ne pas faire de la concertation, alors que nous sommes hors concertation et que nous leur demandons d'aboutir en concertation en interne. C'est là

qu'on évalue la maturité de la qualité de la concertation syndicale et sociale. À ce stade, j'ai uniquement connaissance des scénarios potentiels qui ont d'ailleurs été exposés dans cette enceinte.

Je continue donc à suivre avec intérêt l'avancement des choses au sein du secteur mais il est vrai que la fin de cette année me semble être un moment adéquat pour procéder à une évaluation des résultats obtenus par cette concertation, alors que la date d'évaluation de la situation avait été fixée initialement au 31 décembre de l'année passée.

Si la concertation interne à la SNCB n'aboutit pas pour le 31 décembre 2016, c'est à ce moment-là qu'une initiative appropriée sera prise en concordance avec l'accord du gouvernement.

07.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel duidelijke antwoord.

U stelt dat alle kansen nog gegeven worden aan het overleg. Maar om resultaten te boeken, moet er natuurlijk de wil zijn om te landen. Ik hoop dan ook van ganser harte dat iedereen die in het dossier een belangrijke stem kan hebben, die stem ook gebruikt om resultaten te boeken en niet om het dossier te boycotten.

Voorts verwijst ik naar de resolutie met betrekking tot sociale dialoog, die hier in onze commissie net voor het reces goedgekeurd werd. Daarin werd nog eens de oproep gelanceerd om, zoals het in het regeerakkoord staat, werk te maken van de gegarandeerde dienstverlening.

07.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, vos propos sont risibles quand vous dites qu'on leur demande d'aboutir et qu'on va évaluer la maturité du dialogue social à cette capacité d'aboutir. Le gouvernement tend effectivement la main au dialogue social mais en déséquilibrant la balance. Il est clair qu'on demande aux syndicats à quelle sauce ils vont être mangés. Ce n'est donc pas un dialogue social évident pour les syndicats qui risquent de devoir laisser tomber un droit fondamental qui est le droit de grève. Il s'agit bien de la défense du droit de grève, qui est responsable des progrès sociaux de l'histoire de ce pays. On demande de casser ce droit fondamental, je comprends que ce ne soit pas facile pour les syndicats de la SNCB de mener ces négociations. En tout cas, cela ne va rien améliorer au transport ferroviaire, que du contraire! Vous aviez là un thermomètre et les voyageurs et le personnel ont des intérêts communs. Quelque part, casser le droit de grève est une façon de casser cette union qui existe entre les voyageurs et le personnel.

07.07 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Chaque fois que nous discutons de ce dossier, je reste très perplexe. Nous avons eu des présentations en commission, mais je n'arrive pas à comprendre comment mes collègues et vous-même ne saisissez pas, au regard des chiffres qui nous ont été exposés quel que soit le scénario, que ce service minimum est impossible à mettre en œuvre sans casser de manière fondamentale le droit des travailleurs à pouvoir faire grève. À partir du moment où, dans certaines fonctions, entre 75 et 100 % du personnel est requis, c'est illusoire et impossible!

Je vous reproche aujourd'hui de rejeter la balle sur les opérateurs et de vous mettre en retrait de la discussion. Vous avez un rôle majeur à jouer pour établir des limites dans les discussions et vous devez vous rendre compte qu'il est impossible de mettre en œuvre les scénarios présentés. Vous refusez de le faire et j'en arrive presque à espérer qu'on mettra un jour ce service minimum en œuvre pour qu'on puisse se rendre compte qu'il ne fonctionne pas!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn tussen Lanaken en de Nederlandse grens" (nr. 13869)

08 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire entre Lanaken et la frontière néerlandaise" (n° 13869)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in *Het Belang van Limburg* bevestigt Infrabel dat het niet langer het onderhoud verzorgt van de sporen tussen Lanaken en de Nederlandse grens. Het 2,3 km lange spoortraject dat deel uitmaakt van de internationale lijn 20, is officieel buiten dienst gesteld. Nochtans werd het traject nog maar vijf jaar geleden opnieuw opgeknapt. Sindsdien reden er helaas amper treinen. De investering van 32 miljoen euro in een gloednieuwe spoorterminal in Lanaken rendeerte allerminst. De terminal was immers niet aangesloten op het Belgische spoornet.

De verbinding met het Vlaamse binnenland en de zeehavens is absoluut noodzakelijk voor Railport Lanaken. Dat kan door spoorlijn 20 te reactiveren. Erkent u het belang van die lijn als mogelijk alternatief voor de meer dan verzadigde Montzenlijn?

Volgens de woordvoerder van Infrabel is het niet de bedoeling om de lijn te laten verkommen. De infrastructuur wordt niet opgebroken en door enkele kleine ingrepen kan de lijn snel weer opengesteld worden, indien er opnieuw treinen willen rijden. Kunt u dat bevestigen? Kan de lijn – indien gewenst – snel opnieuw gereactiveerd worden? Is dat technisch mogelijk?

Als er gedurende verschillende jaren geen treinen rijden op de lijn, zal het meer moeite kosten om die terug berijdbaar te maken. Dat stelt ook de woordvoerder van Infrabel. Na hoeveel jaar zonder schouwing en onderhoud zijn er grotere infrastructuurwerken vereist om een spoorlijn te reactiveren? Hoe lang blijft een spoorlijn met betonnen dwarsliggers en langgelaste spoorstaven berijdbaar zonder regelmatig onderhoud?

08.02 Minister François Bellot: Mijnheer Raskin, alleen al omdat de lijn 20 niet is aangesloten op de rest van het Belgische spoorwegnet, kan die lijn vandaag geen alternatief zijn voor de zogenaamde Montzenlijn. Bovendien is de Montzenlijn vandaag niet verzadigd.

In het licht van te verwachten trafiekstijgingen vanuit en naar de Antwerpse haven ben ik er wel voorstander van dat op termijn naar alternatieven wordt gezocht tegen het ogenblik waarop er wel van een verzadiging van de Montzenlijn sprake zal zijn. Het is in dat verband dat ik met belangstelling de studiewerkzaamheden rond de mogelijke bouw van de IJzeren Rijn volg.

Er is vandaag geen beslissing om de lijn 20 buiten dienst te stellen. Zonder onderhoud gedurende enkele jaren, bijvoorbeeld vijf jaar, kunnen de sporen vrij snel weer in dienst worden genomen. De groei van vegetatie in de spoorbedding zelf kan vrij eenvoudig worden verwijderd, zolang de vegetatie beperkt is. Bij veel vegetatie op het spoor dient de ballast wel te worden gezeefd.

Wat de seininrichting en de voedingsinstallaties betreft, is het soms noodzakelijk bepaalde onderdelen hiervan te verwijderen teneinde vandalisme of diefstal ervan te voorkomen. In dat geval neemt de herindienstneming wel meer tijd in beslag en zijn er ook meer kosten mee gemoeid.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, wij kunnen natuurlijk discussiëren over het al dan niet verzadigd zijn van de Montzenlijn. Een ander belangrijk nadeel is natuurlijk dat de Montzenlijn richting het Roergebied een belangrijke omweg is, maar u geeft ook aan dat dit verhaal is gelinkt aan de IJzeren Rijn en die studie loopt nog. De resultaten daarvan wachten wij in spanning af.

Wij moeten toch in ogenschouw nemen dat Railport in Lanaken belangrijk is voor de verdere economische ontsluiting van de ganse Euregio. Zowel Vlaanderen als Europa heeft er veel geld voor over gehad. Dat lijkt helemaal verspild en was blijkbaar een zotte kost. Het reactiveren van spoorlijn 20 zou een relatief eenvoudige oplossing zijn om die investering alsnog te laten renderen.

Het is belangrijk om een verbinding te creëren zowel met de haven van Antwerpen als met die van Zeebrugge. Dat zou niet alleen een goede zaak voor mijn provincie zijn, maar ook voor het ganse Vlaamse land en bij uitbreiding de Euregio.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overleg tussen Infrabel en de gemeente Leopoldsburg over het probleem van wateroverlast aan de Antwerpsesteenweg" (nr. 13898)

09 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation entre Infrabel et la commune de Bourg-Léopold au sujet du problème d'inondations sur la Antwerpsesteenweg" (n° 13898)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, tijdens de vorige vragenronde heb ik u ondervraagd over het aanslepend probleem van wateroverlast in Leopoldsborg. Dat probleem zou te wijten zijn aan een slecht onderhouden gracht tussen spoorlijn 15 en de Antwerpsesteenweg in Leopoldsborg. Infrabel staat in voor het onderhoud van de gracht. In uw antwoord wist u mij toen te vertellen dat er een overleg had plaatsgevonden tussen Infrabel en de gemeente Leopoldsborg, met de bedoeling een constructieve samenwerking op te zetten omtrent het onderhoud van die gracht.

Mijnheer de minister, waar en wanneer vond dat overleg plaats? Werd er een verslag opgemaakt van het overleg? Indien ja, kunt u mij dat bezorgen?

Kunt u kort aangeven wat het resultaat van het overleg was en welke concrete afspraken er werden gemaakt?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

09.02 Minister François Bellot: Mijnheer Raskin, het overleg met de technische dienst van de gemeente Leopoldsborg vond plaats op 8 januari 2016. Volgens Infrabel werd er geen verslag opgesteld.

Tijdens dat overleg heeft Infrabel de gemeente gewezen op de afwatering van buurtbewoners in de betreffende gracht. Infrabel heeft intussen 40 tot 50 betrokken eigenaars aangeschreven om de nodige aanpassingen uit te voeren, met het oog op afwatering op de openbare weg.

Infrabel steunt zich hierbij op artikel 681 van het Burgerlijk Wetboek. Iedere eigenaar moet zijn daken zodanig aanleggen dat het regenwater op zijn grond of op de openbare weg afloopt. Hij mag het niet doen neerkomen op het erf van zijn buur.

De inhoud van het schrijven aan de buurtbewoners werd vooraf ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke impact van de problemen bij Bombardier Brugge op de bouw van de nieuwe M7-dubbeldektreinen" (nr. 13899)

10 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incidence éventuelle des problèmes rencontrés par Bombardier Bruges sur la construction des nouveaux trains M7 à double étage" (n° 13899)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Eind vorig jaar heeft de NMBS beslist om 445 nieuwe rytuigen te bestellen bij het consortium Bombardier-Alstom. Het gaat om M7-dubbeldektreinen voor een bedrag van 1,3 miljard euro. Het nieuwe materieel moet een gedeelte van het oude vervangen en met dankzij de extra capaciteit en zitruimte de jaarlijkse groei van de passagiers opvangen. De eerste rytuigen zouden geleverd worden vanaf 2018.

De bestelling was uiteraard goed nieuws voor de vestiging in Brugge. Het bedrijf zou te kampen hebben met grote financiële problemen. Sinds januari zijn er in Brugge 75 arbeiders afgevoerd en blijkbaar zou er ook een deel van de ingenieurs en tekenaars moeten vertrekken.

Is de NMBS op de hoogte van de ontwikkelingen bij Bombardier?

Kan de NMBS garanderen dat die ontwikkelingen geen invloed zullen hebben op de timing, de levering, de betrouwbaarheid en de veiligheid van de nieuwe rytuigen?

Welke contractuele afspraken heeft de NMBS gemaakt om zich in te dekken tegen mogelijke wanprestaties van Bombardier?

10.02 Minister **François Bellot**: De NMBS werd geïnformeerd over de herstructureringsmaatregelen die Bombardier in het vooruitzicht stelt. De CEO van de NMBS heeft op 13 juni 2016 een brief naar de voorzitter van Bombardier Transportation gestuurd om zijn bezorgdheid te uiten over diverse aspecten van de uitvoering van het contract, en in het bijzonder over de naleving van de planning en het kwaliteitsniveau, dat deels afhangt van de feedback van de technische ploegen van Bombardier over de ervaring die opgedaan werd voor het M6-materieel.

De NMBS laat me weten dat ze ook gevraagd heeft om te gepasten tijde geïnformeerd te worden over de evolutie van het dossier om de eventuele impact ervan te evalueren. De stuurgroep van het project besteedde tijdens zijn vergadering bijzondere aandacht aan de mogelijke gevolgen van de herstructurering en analyseerde ze in detail. Het punt werd ook op de agenda geplaatst van de jongste vergadering op topniveau op 30 augustus 2016.

Volgens de NMBS zouden de herstructureringen van Bombardier in het bijzonder voor de site van Brugge geen negatieve impact hebben op het verloop en de planning van het project of op de kwaliteit en de veiligheid van het geleverde materieel. De commerciële voorwaarden van het contract tussen de NMBS en Bombardier-Alstom bevat tal van bepalingen die bedoeld zijn om de belangen van de NMBS te beschermen wanneer de constructeurs in gebreke blijven, en om hen ertoe aan te zetten de contractueel bepaalde planning, kwaliteit en bedrijfszekerheid na te leven. Het gaat hierbij onder andere om de dekking van de door de NMBS aangegane betalingsverplichtingen door bankgaranties, boetes wegens laattijdige levering en boetes wegens een gebrek aan bedrijfszekerheid te hoge immobilisatiegraad en niet-naleving van de plafonds inzake de *life cycle cost*.

Ingeval problemen de veiligheid in het gedrang brengen of wanneer er ontoelaatbare afwijkingen worden vastgesteld in verband met de planning of de bedrijfszekerheid, zijn er strengere maatregelen van toepassing.

10.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u, mijnheer de minister.

Het doet mij plezier dat het dossier opgevolgd wordt door de top van de NMBS. Die is dus op de hoogte. Die heeft zelf het initiatief genomen te vragen ook in de toekomst blijvend geïnformeerd te worden. Ik begrijp uit uw antwoord ook, kort samengevat, dat in het contract de nodige clausules opgenomen zijn om eventuele problemen te ondervangen.

Ik meen dat dit een goede zaak is. Het is niet onrealistisch te verwachten dat er na levering technische problemen of kinderziektes kunnen opduiken. Dat zou niet de eerste keer zijn. Laten wij hopen dat het dossier sluitend is en dat het goed opgevolgd wordt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van het onderzoek naar variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 13185)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de vergelijkende studie van het BIVV naar de maximale snelheid op onze snelwegen" (nr. 13671)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie van het BIVV over variabele snelheden op de autosnelwegen" (nr. 13810)

11 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude relative à l'opportunité d'adapter les limites de vitesse sur autoroute" (n° 13185)
- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude comparative de l'IBSR relative à la vitesse

maximale sur nos autoroutes" (n° 13671)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude de l'IBSR relative aux vitesses variables sur les autoroutes" (n° 13810)

11.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik verontschuldig mij voor de late aanwezigheid, maar de nieuwe faciliteiten zorgen ervoor dat het heen en weer hollen tussen de zalen voor vertraging zorgt.

Ik kom tot mijn vraag.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) had een studie over de variabele snelheden aangekondigd. Aangezien die in de zomer zou verschijnen, verwachten we natuurlijk resultaten in de herfst. Hebt u al informatie over de studie over de variabele snelheden gekregen? Bent u van plan om die op de Belgische snelwegen in te voeren?

11.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de toelichting van mevrouw Dumery.

Is er al overleg geweest of gepland met de belanghebbenden, zoals de mobiliteitsverenigingen, de Gewesten en dergelijke, over dat thema?

11.03 Minister François Bellot: Mijn voorganger heeft inderdaad aan het BIVV gevraagd om een studie uit te voeren naar de opportuniteit om de snelheidsgrenzen op de autosnelweg aan te passen aan de verkeersgesteldheid, aan de weersomstandigheden en/of aan de staat van het wegdek. De studie moet meer bepaald uitmaken of de aanpassing van de snelheid op de autosnelwegen kan bijdragen tot meer verkeersveiligheid, tot een betere doorstroming van het verkeer en tot een verminderde impact van het verkeer op het milieu.

Het is wel degelijk de bedoeling om een verhoging dan wel een vermindering van de toegelaten maximumsnelheid op basis van welbepaalde criteria te onderzoeken. Er bestaat a priori geen enkele wil om de toegelaten maximumsnelheid te verhogen. De resultaten van de studie zullen moeten uitwijzen of dat interessant is.

Gelet op het belang en de complexiteit van die aangelegenheid heeft het BIVV beslist om een nauwgezette methodologie uit te werken om de verschillende aanpassingsmogelijkheden zo goed mogelijk te staven. Dat impliceert een samenwerking met de Gewesten, een uitgebreide afweging van de keuzes die de andere landen ter zake hebben gemaakt, een ontmoeting met internationale experts in deze materie, de ontwikkeling en modelvorming van relevante snelheidsaanpassingen voor de Belgische autosnelwegen enzovoort.

Om die redenen zal het verslag van die omvangrijke studie pas op het einde van dit jaar beschikbaar zijn.

11.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat wij nog een aantal maanden moeten wachten vooraleer wij de resultaten van de studie kennen. Ik zal dat in mijn agenda noteren en u dan opnieuw ondervragen. Het is namelijk een zeer belangrijk onderwerp.

In andere landen wordt dynamisch verkeersmanagement al toegepast en daaruit blijkt dat de verkeersveiligheid verhoogt als er variabele snelheden worden toegepast. Het gaat niet om een verhoging van de snelheid, maar wel om het kunnen toepassen van variabele snelheden, naargelang de omstandigheden. In geval van files kan de toegelaten snelheid bijvoorbeeld verlaagd worden, waardoor de snelheid van de aankomende bestuurders afneemt, zodat zij minder het risico lopen om op de staart van de file te botsen. Het is dus een zeer belangrijk punt, dat wij zullen opvolgen.

Mijn collega Lahaye-Battheu laat zich verontschuldigen. Zij is ondertussen naar een commissievergadering gegaan in een ander gebouw van de Kamer. Zij liet mij weten dat zij de minister wenst te bedanken voor zijn antwoord.

De **voorzitter**: Bij dezen. Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De samengevoegde vragen nrs 13739 en 13759 van respectievelijk mevrouw Jadin en mevrouw Dumery worden omgezet in schriftelijke vragen.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein" (nr. 13804)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van wifi op de trein" (nr. 13955)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "wifi op de trein" (nr. 14227)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van gratis wifi op treinen" (nr. 14401)

12 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains" (n° 13804)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du projet d'internet sans fil dans les trains" (n° 13955)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains" (n° 14227)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'un wifi gratuit dans les trains" (n° 14401)

12.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dit jaar werd op de lijn Eupen-Oostende in de eerste klassewagons een wifi-project gelanceerd. De testperiode liep van februari tot mei 2016. Het was ook belangrijk dat het een gratis testperiode was en dat er zou gepeild worden naar de tevredenheid van de gebruikers. Na het proefproject zou er een haalbaarheidsstudie worden georganiseerd. Dan zou de beslissing genomen worden om dit al dan niet uit te rollen, waarbij de kostprijs natuurlijk een belangrijk element zou zijn.

In Zweden is er in 2014 ook een gratis wifi-service gelanceerd. Daar bleek eigenlijk dat dit ruimschoots gecompenseerd werd, met name door 100 miljoen euro extra inkomsten uit tickets, deels te danken aan die wifi-verbinding op de trein.

Ik heb een aantal vragen.

Is er voor ons land reeds een evaluatie gemaakt? Was er een zekere tevredenheid? Welke verbeteringen zijn mogelijk? Is die haalbaarheidsstudie uitgevoerd? Wat zou de kostprijs zijn? Welke beslissingen is de NMBS geneigd te nemen? Blijft dit een gratis service of opteert men voor een betalende vorm?

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil hier heel kort bij aansluiten.

Kunt u ons een stand van zaken geven van het project wifi op de treinen?

Een tweede punt is wifi in de stations. De NMBS heeft verklaard daarin wat gehinderd te worden omdat zij hiervoor medewerking nodig heeft van Infrabel en dit niet zo evident lijkt. Graag had ik daar ook wat toelichting over gekregen. We mogen toch veronderstellen dat men kan samenwerken om dergelijke projecten te realiseren.

12.03 Minister François Bellot: Beste collega's, de evaluatie van het proefproject is intussen klaar. Hierbij worden zowel de technische performantie van het systeem alsook de perceptie van de reiziger van de wifi-service via marktonderzoek in kaart gebracht.

Wat betreft de technische kwaliteit kunnen we stellen dat de huidige technologie toelaat om een performante wifi-service aan te bieden aan de reiziger. Ook de perceptie van de reiziger was zeer positief. Hij ervoer de wifi-service als performant. Op dit ogenblik evalueert de NMBS de businesscase en bekijkt ze welke types van de vloot hiermee uitgerust kunnen worden en binnen welke timing.

Volgens de NMBS zouden de nodige investeringen en de jaarlijkse kosten voor datavolumes en onderhoud

substantieel zijn. Momenteel zijn er nog geen officiële cijfers over de kostprijs beschikbaar.

Het eventueel betaalbaar maken van de toegang tot wifi maakt deel uit van het businessplan. De NMBS laat mij weten dat zij daarover nog geen beslissing genomen heeft.

Inzake het internet in de stations zal de NMBS in eerste instantie onderzoeken of het technisch en haalbaar is om het netwerk van de NMBS te scheiden van het Infrabelnetwerk en wat de kostprijs daarvan zal zijn. Daarvoor werd een marktconsultatie opgestart die in de loop van de maand november gegund zal worden. Afhankelijk van de resultaten van dat onderzoek zal de NMBS haar netwerkstrategie verder uitwerken.

Le service Wifi de Telenet est disponible depuis 2004 dans 48 gares. Ce service est gratuit pour les clients de Telenet.

Pour ceux qui souhaitent travailler en gare lors d'une période d'attente, la SNCB offre en partenariat avec Regus des espaces de travail flexibles dans huit gares: Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Leuven, Sint-Niklaas, Bruxelles-Luxembourg, Brugge, Antwerpen-Centraal et Liège-Guillemins. Outre des connexions internet et Wi-Fi, différents services sont mis à disposition, tels que des salles de réunion, des postes de travail individuels, des imprimantes, etc.

12.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Voor ons zijn twee zaken belangrijk om weten.

Ten eerste, men zou er toch in moeten slagen, na die proefperiode, om de kostprijs ervan te berekenen. Het verwondert mij dat de kostprijs nog niet meegedeeld kan worden.

Ten tweede, het is mij niet duidelijk welke timing er geldt voor het nemen van een definitieve beslissing.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de opmerkingen van collega Geerts.

Soms krijg ik de indruk dat men probeert zich er vanaf te maken met algemeenheden in de antwoorden. Dat is geen verwijt aan u, want u krijgt ook maar gewoon de antwoorden van de Spoorwegmaatschappij toegespeeld. Ik denk dat het nodig is dat wij concretere antwoorden krijgen op onze vragen. Misschien moeten wij in die zin toch nog eens een signaal geven aan de mensen die de antwoorden bezorgen. Ik kan mij namelijk ook maar moeilijk voorstellen dat er niet meer concrete gegevens bekend zijn.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce d'une nouvelle application de mobilité" (n° 13964)

13 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van een nieuwe mobiliteitsapp" (nr. 13964)

13.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans une interview récente où vous exposiez votre vision pour la mobilité à long terme, vous avez déclaré: "Nous allons fournir aux usagers un outil d'aide à la décision, une application smartphone qui, en temps réel, renseignera sur les bouchons, la disponibilité des parkings, les horaires des trains. On y intégrera les données de Coyote et des opérateurs de téléphonie. Grâce à ce type d'outil hyper dynamique, les Pays-Bas sont parvenus à réduire la taille des bouchons de 19 % en 3 ans."

Tout comme vous, j'estime en effet que des outils numériques, comme des applications pour smartphone, peuvent se révéler très utiles pour améliorer et moderniser sensiblement notre mobilité au quotidien. Il est donc important d'investir dès maintenant dans ce domaine et, partant, d'améliorer l'offre de service aux usagers.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner davantage de détails sur ce projet d'application? Concrètement, quelles sont les principales fonctionnalités visées et quels types de transports seront

concernés par la mesure? Quel est l'agenda escompté pour sa mise en application concrète? Cette application sera-t-elle gratuite? Enfin, quels partenariats devront-ils être liés, avec des entreprises privées par exemple? Vos services ont-ils déjà entamé des pourparlers avec des acteurs privés de mobilité connectée?

13.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, les ITS font partie intégrante d'une vision plus large de la mobilité. C'est pourquoi j'ai demandé à mon SPF de rédiger un *draft* de plan d'action ITS fédéral pour la fin de cette année.

Actuellement, on dénombre 300 services ITS, 300 applications. Le plan d'action fédéral ITS devrait viser une certaine cohérence entre ces différents services. Il s'agit d'éviter que des systèmes soient incompatibles alors que le service est intéressant. Grâce à l'utilisation d'un référentiel commun, ce plan aura aussi pour objectif de veiller à ce que les différents services ITS soient interopérables au niveau belge et européen.

Parmi ces services de mobilité, je souhaite directement travailler à l'élaboration d'un route *planner* multimodal sur la base des données disponibles, tant auprès des acteurs publics que privés. Le secteur de la mobilité doit être l'un des bénéficiaires de la révolution numérique en cours.

La gestion des données, tant dans leur collecte que dans leur utilisation, permet de développer de nouveaux outils au service des personnes qui veulent se déplacer. Ils doivent contribuer au nécessaire virage mental, préalable au virage modal pour plus d'intermodalité. Cette application s'inscrit dans cette logique. Nous souhaitons donc avancer rapidement.

13.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, je vous remercie pour votre réponse encourageante.

Nous suivrons de près ce dossier, qui devrait aboutir prochainement comme vous venez de l'indiquer.

13.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, un petit commentaire: j'ai une bonne Bible à suivre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.24 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.24 uur.